

吹田市環境影響評価審査会交通部会（令和８年度第１回）会議録

日	時	令和8年8月31日 10:00～11:56
場	所	吹田市役所 高層棟3階 災害対策本部会議室
出席者	委 員	井ノ口部会長、葉部会長代理、内田委員、塚本委員
	事 務 局	道澤部長、楠本次長、丸谷参事、水谷主幹、永井主査、山主査
	庁 内	〔計画調整室〕白澤参事
	出 席 者	〔総務交通室〕小原参事、清水主査
	事 業 者	【（仮称）万博記念公園駅前周辺地区活性化事業】 〔三菱商事都市開発株式会社〕 福田シニアマネージャー、吉本シニアマネージャー、高嶋マネージャー 〔Anschutz Entertainment Group, Inc. (AEG)〕 本間ディレクター 〔関電不動産開発株式会社〕 藤居リーダー 〔株式会社竹中工務店〕 小南上席専任部長、松居主任、遠藤氏 〔株式会社オオバ〕 由井専門課長、田中主幹、工藤氏
傍 聴 者		11名

<次第>

- 1 開会
- 2 交通部会 委員紹介、部会長代理指名
- 3 〔審議事項〕（仮称）万博記念公園駅前周辺地区活性化事業
 - （１）環境まちづくり影響評価条例の進捗状況について
 - （２）交通に関する評価、事後調査等について
 - （３）質疑応答

Ⅰ 開会

- ・4名の委員の出席により審査会成立を確認
- ・部会長に進行を引き継ぎ

○部会長

それでは、環境影響評価審査会交通部会を開催します。

改めまして、引き続き交通部会長を務めます、関西大学の井ノ口でございます。皆様よろしく願ひいたします。本日はお忙しいところお集まりいただきまして、ありがとうございます。

皆様方の高度な専門知識と見識に基づき、闊達な御意見、御提案をいただき、ぜひともこの会を実りのあるものにしたいと思っております。皆様方の御協力をよろしくお願いいたします。

2 交通部会 委員紹介、部会長代理指名

○部会長

それでは、次第に沿って進めさせていただきます。

次第2 交通部会委員紹介及び部会長代理指名について、本日は評価書案を審査する初めての交通部会ですが、昨年開かれました提案書の交通部会から老田委員が審査会委員と併せて御退任されたただけですので、自己紹介等は割愛させていただきます。資料1の名簿を御確認ください。

それでは、続いて、部会長代理の指名を行います。事務局から説明をお願いします。

○事務局（丸谷参事）

規則では、部会長に事故があるとき、又は部会長が欠けたときには、あらかじめその指名する委員がその職務を代行する、となっております。規則に則りまして、部会長には、職務を代理する委員をあらかじめ御指名いただきたいと思います。

○部会長

私は昨年に引き続き、葉委員に部会長代理をお願いしたいと思います。御承諾いただけますでしょうか。

○部会長代理

承ります。

○部会長

ありがとうございます。それでは、部会長代理は葉委員をお願いいたします。今後の交通部会の会務は、私と葉委員で行いたいと思います。御協力よろしくお願いいたします。

それでは、本日の傍聴希望者を確認させていただきます。事務局より報告をお願いいたします。

○事務局（丸谷参事）

本日は11名の傍聴希望がございまして、本審査会の傍聴規定の8名を超えておりますが、傍聴から外れた方で強く傍聴を希望される方が3名おられる状況です。

急遽ではありますが、3名、この会場に席を追加して、臨機の措置をお願いできればと思います。

○部会長

本日11名と多くの傍聴希望がございました。また、抽選に外れた方で強く傍聴を希望する方がおられるとのことでした。

「吹田市環境影響評価審査会の会議の傍聴に関する事務取扱要領」の規定では、傍聴者の定員は8名となっておりますが、傍聴希望者が多数おられますので、資料等の用意はないということは御了解の上、11名全員の方の傍聴を認める臨機の措置を取りたいと思います。どうぞ入室をしていただけてください。

(傍聴者入室)

○部会長

傍聴される皆様に申し上げます。本審査会において、傍聴者の方々は、発言していただくことはできません。会議の撮影や録音も禁止されております。お渡しした受付票控えの傍聴者の守るべき事項を御一読いただきまして、静粛に傍聴いただきますようよろしくお願いいたします。

万が一、勝手に発言する、私語や離席をするなどの審査会の進行や、他の傍聴者の妨げとなる行為があれば、退場いただくことになりますので、円滑な会の運営に御協力をよろしくお願いいたします。

3【審議事項】（仮称）万博記念公園駅前周辺地区活性化事業

○部会長

それでは続きまして次第3、（仮称）万博記念公園駅前周辺地区活性化事業の審議に移ります。

事業者の入室をお願いいたします。

(事業者入室)

○部会長

では、この件に関する審査の状況について、事務局より説明をお願いいたします。

○事務局（永井主査）

それでは、本計画のこれまでの経緯及び本日の流れを御説明いたします。資料2を御覧ください。現在は、指差しマークがついている評価書案の手続の段階です。

本事業は、昨年末の第4回交通部会の後、そこでいただきました御意見も併せて、令和8年2月3

日に審査会の御意見をいただき、それをもとに作成した審査書を、2月9日に本市から事業者に発出いたしました。

事業者は、この審査書を踏まえて調査、予測、評価を行いまして、結果を評価書案に取りまとめ、5月21日に提出しましたので、6月5日に告示、閲覧を行いました。審査会のほうでは、7月30日に諮問とともに第1回の審査が行われ、環境影響評価の結果や、環境取組の内容について御審議いただきました。その際の議事録は現在作成中でして、完成次第、委員の皆様にご共有させていただきます。本日は、その後に審査会委員から出された質問や御意見を、参考資料として添付しております。

本日は、評価書案に記載の交通関係の評価結果や、事後調査の内容等について御審議をお願いいたします。

その中で、さらに審議を深めるべきと感じられた事項や、新たに審査が必要と考えられる事項等が生じるものと存じます。こちらについては、後日改めて事務局から文書で意見の提出を依頼し、委員の皆様の御意見を集約させていただく予定ですので、よろしくお願いいたします。

今回の審議の内容及び各委員から御提出いただいた御意見や御質問については、事業者から回答を得て、今後の審議に活用するとともに、併せて部会長を通じて全体会に報告を行ってまいります。

○部会長

それでは、(2) 交通に関する課題について、事業者より説明をお願いします。

○株式会社竹中工務店

それでは、まず、資料3に沿って、評価書案に対する住民の皆様からの御質問、御意見に対しまして、事業者見解をまとめておりますので、そちらをかいつまんで御報告させていただきます。

資料3、このA4横の資料を御覧いただけますでしょうか。

まず、No.1です。こちらの御意見としましては、千里橋ルートなど様々な交通対策を示させていただいたわけですが、これが現状でも発生している外周道路とか生活道路について、渋滞が解消されるかどうかというところが疑問であるという内容になっております。

後ほどのNo.22、24、28の御意見でも同様の内容をいただいておりますので、まとめて見解を申し上げます。

見解としましては、これまで数回の交通部会と意見交換会での御説明の若干繰り返しにはなりますが、今回のスタジアムとアリーナのイベント入退場が重なる特異な状況も含めて、様々なパターンの動的シミュレーションを実施しまして、A案の外周拡幅とB案の千里橋ルート、それとC-2案、進歩橋交差点の左折2車線化と信号現示の調整といった対策を行うことによって、開業後の滞留長、渋滞長というのは、動的シミュレーションでも現状と同等に抑えることができる、もしくは現状よりも改善されるということが、数値的根拠をもって実証させていただいたところです。これは、これまで交通部会で、予測評価の結果として、専門的な審査もいただいたものと認識しております。

ただし、御指摘にありますような現状でも激しい渋滞が発生している桜まつりとか、3.5万人を超える試合日、こういった大規模な集客イベントがある超特異日については、本事業で実施する対策や、単体の努力だけでは解決できない課題であると思いますので、こちらについては、交通対策調整組織というのをこれから開業までに新たに立ち上げまして、公園全体での交通課題を解決していくことが重要であると考えてございます。

続きまして、No.2とNo.3、こちらは類似した御質問で、さらなる交通対策案として提案しているD-1案、D-2案の考え方について、一定の御評価はいただいた御意見かと認識しておりますが、これらのD案の実現性というのが本当にあるのか、D案の実現性を確認した上で評価書は出すべきじゃないかと。また、D-1案ではT字型の交差点の提案をしているのですけれども、それとは別に十字路の交差点としてはどうかという案をいただいております。

こちらに関してはNo.4、5、8、16、17、26、こういったところでも類似の御意見をいただいておりますので、まとめて見解のほうを申し上げます。

まず、A案からC-2案の対策によって、本事業がもたらす交通影響については最小限に抑えることができる、むしろ一部改善することができるということは、先ほど申し上げましたとおりです。D-1案、D-2案というのは、あくまで本事業の影響への対策ということではなくて、現在、地域の交通安全とかそういった面で課題がある部分について、新たに改善できるオプションの対策であるということを、これまで御説明させていただきました。

特にD-1案の信号新設の実現可能性については、警察を含めた関係者協議が今後の課題になりますので、今後、住民の皆様の御意見を踏まえながら、継続的に関係者と協議をして、可能性を模索してまいりたいというふうに考えております。

続きまして、No.4、こちらは中央道路から生活道路への進入防止に関する御意見をいただいております。

No.5、10、18、19でも、同様の御意見をいただいております。

こちらについては、現在、警察と事前協議を進めておりますので、後ほど資料4を基に、改めて御説明をさせていただきたいと考えてございます。

No.6と7、こちらについては現況交通調査の調査日及び調査箇所の妥当性について御意見をいただいたものとなっております。調査日と調査地点については、これまでの交通部会で既に御審査、確認をいただいた内容と認識しておりますけれども、事業者としては、新たに追加調査を実施することとは考えてございません。

まず、調査日については、365日の公園全体の集客グラフというのを分析いたしまして、桜まつりとかサッカーの試合が行われた日、そういった特異日についても対象に実施をしております、その調査結果を基に、サッカーの試合については、試合の動員数を補正しながら今回の予測評価を行っております。ただ、一方でサマソニとか桜まつりで一番ピークになるような、そういった超特異日という最も人が発生する日については、本事業で実施するハード対策だけでは限界があるというふうに考えておりますので、こちらについては、交通対策調整組織で、公園全体での対策の連携を新たに図っていくということが重要であると考えてございます。

その下のNo.7番、こちらについては、調査地点について、あおば通りなど周辺道路にも必要ではないかという御意見をいただいております。

No.15でも同じ御意見をいただいておりますので、まとめて見解を回答させていただきます。

こちらも繰り返しにはなるのですが、本事業は広域集客施設ということで、中央環状線とか高速道路を主体として来退場の経路を設定しております、あおば通り、生活道路というのは、主たる交通経路には設定しておりません。調査地点としては、その中でも檜切山北交差点、こちらはあおば通りの主要な交差点に当たるのですけれども、こちらの現況調査をしっかりと押さえることで、おおむね現状の傾向が把握できるものと考えております。

現状は、あおば通りにおける渋滞というのは、主に近隣とは言わないまでも、近隣周辺の皆様を含

めた公園外施設、ららぽーとへの来場とか、地元のスーパーマーケットなどへ行く自動車が渋滞している大きな要因だというふうに考えておりますので、こちらのほうも、本事業の直接の対策というよりは、さらなる対策案、D-2案というところで、南北道路のボトルネック構造の解消、2車線化によって檜切山北交差点の渋滞を低減すれば、あおば通りのほうの渋滞も緩和されていくというふうに考えてございます。

No.9です。こちらはアリーナの自動車分担率5%を実現するためのダイナミックプライシングなど、様々な対策を確実に実施されることを強く要望すると。また、対応の実績についても定期的に公表してほしいという御意見をいただいております。

こちらの見解としましては、5%に抑制する対策を着実に実施していくということは、今回検討している対策案の一番の肝になりますので、そこは確実にやっていきますというところと、あと、対応の公表についても、今後の交通対策調整会議におきまして、関係する皆様と、どのような形で公表しPDCAを回していけるかということ、検討を進めてまいりたいと考えてございます。

次、No.10です。こちらは山田東3号線から9号線までの生活道路への影響についての御懸念、御意見となっております。こちらについても、後ほど資料4で具体的に御説明をさせていただきます。

No.11につきましては、タクシーとライドシェアの待機場所についての御質問、それと、道路上での送迎車両が渋滞をもたらす問題になるのではないかと、その解決と実態調査についての御意見というのをいただいております。

まず、タクシーとライドシェアについては、新たに整備します駅前ロータリーに乗降場所を確保することを検討しております。今回のシミュレーションでは、タクシー、ライドシェアとして、マイカーとは別に、これは事例からいうとかなり多めにはなるのですけれども、マイカーと同等の5%の分担率を盛り込んだ上で、シミュレーションを行っております。

道路上の送迎車両については、本事業においては、敷地に接する道路沿道では、誘導員等により抑止をしてまいりたいと考えておりますけれども、こちらでも本事業の取組だけでは現実的には解決せず、やはりほかの事業者様も、あと、警察のほうも強力な連携を行っていただくという必要が公園全体としてはあるかなというふうに思っておりますので、こちらでも交通対策調整組織として取り組む大きな課題として取り組んでまいりたいと思っております。

No.12です。こちらはモノレール増便輸送の実現性の担保、駅前での滞留空間が十分かどうか、増便輸送に関する継続的な検証について御意見をいただいております。

見解といたしましては、本事業は公共交通の利用促進というのが、こちらが大きな柱となって、その前提の下に予測評価をしております。モノレール会社様とも、開業後のモノレールの運行ダイヤ、これは現状のダイヤじゃなくて、そのときにまたダイヤが変わっているということもありまして、開業後のダイヤに基づいて増便の協力をいただくということで協議を進めております。

また、駅前広場とデッキで十分な滞留面積を確保しているということは、第3回の交通部会及び意見交換会でも既にお示しをさせていただいております。開業後のモニタリングにつきましても、御意見いただきましたとおり、交通対策調整会議で継続的に実施する方向で調整を図ってまいります。

No.13はアリーナの事業計画に関する御意見ですので、当部会での見解は割愛させていただきます。

No.14、こちらについて、交通関係については2つ御意見が含まれております。1つ目は、調査データが古くないかとの御意見ですが、こちらは後ほど資料4で説明をさせていただきます。2つ目は用地②、③の入出庫口、歩道、自動車道との横断部の安全性について御意見をいただいております。

こちらは、関電不動産様、お願いします。

○関電不動産開発株式会社

こちらの出入口の安全対策についてですけれども、既存の出入口の箇所を切下げの場所として、そちらに安全対策上は、自転車等がございますので、視距に配慮いたしまして、あとは住宅敷地内に停止線であるとかカーブミラー、あとは出庫灯等を設けまして、適切に安全対策をまいりたいと考えているところでございます。

○株式会社竹中工務店

No.15から19まで、こちらは前述の御意見と類似した内容になっていますので、見解をまとめてさせていただきました。

No.20、こちらは公共交通利用への効果的な誘導策と阪急山田駅への誘導の方法について御意見をいただいております。

こちらも見解としては、現在検討中の内容にはなりますが、公共交通に誘導すべく、チケット購入と駐車場の事前予約システム、ダイナミックプライシングなど、有効な施策を実施してまいります。また、阪急山田駅への誘導方策については、後ほど資料4で御説明をいたします。

No.21、こちらはA案で新設する右折レーンでの減速、あと、B案で千里橋ルートでの入庫口の減速が生じるんじゃないかと、その減速によって渋滞が発生しないかという御意見でございます。

こちらは動的シミュレーションで、右折入庫台数に対して入庫時の減速をシミュレーションで十分考慮しても、安全な入庫レーン長が確保できているということが確認でき、渋滞発生とか安全性についても懸念はないものと考えております。ただ、こちらは道路線形の話になりますので、今後、道路管理者、警察との協議を行い、その協議状況については、後ほど資料4で御報告をさせていただきます。

No.22から31については、こちらも前述の御意見と類似しておりますので、まとめて見解を御報告させていただきます。割愛させていただきます。

No.33を御覧いただきたいと思います。こちらはモノレール輸送のシミュレーションについての御質問ですけれども、モノレールのシミュレーションというのは、大規模なイベント日を含む年間365日の万博記念公園駅の乗降客数とか、あと、同駅を通過する、乗車している人数のデータというのをモノレール会社様のほうから御提供いただきまして、可能な増便後の車両輸送の余剰分ですね。余剰分、キャパシティとして捉えて検証しております。交通部会で既に御説明をさせていただいたとりの内容となっております。

No.35、こちらは進歩橋南交差点の左折レーン2車線化というのが、かえって渋滞とか事故の懸念を生じないかという御意見でございます。調査においては、この進歩橋交差点の左折レーンというのが一番退場時のクリティカルになる場所ですので、ここで対策をするというのが非常に有効であるというふうに考えておりまして、その調査の中で、山田方向に行くのと、中環方向に行く車両というのが大体1対2の割合で存在しておりまして、それらが相互に交錯、ウィービングしないように、手前の方から車線ごとの方向の表示・誘導を図るということで、現在、道路管理者と協議をしているところでございます。また、協議状況については、追って何らかの形で御報告をさせていただければと思っております。

No.36については、2023年に実施した調査データが古いのではないかと御意見ですが、こ

ちらも後ほど資料4にて御説明をさせていただきます。

最後、No.38、ダイナミックプライシングの導入によって、エキスポシティや公園駐車場との料金の連携をどうするのかという御意見ですが、これはそれぞれ相手がある話ですので、今後、ほかの事業者、大阪府と連携できるか否かというところを含めて調整を進めさせていただきたいと考えております。

以上、時間の関係もございましたので、かいつまんでの御報告となりましたが、意見書・質問書に対する事業者見解とさせていただきます。

○株式会社竹中工務店

それでは、続きまして、資料4に関しまして御説明をさせていただきます。

資料4ですけれども、先日行いました意見交換会及び第1回審査会全体会でいただきました御指摘事項をリストアップさせていただいた資料となっております。

こちら、いただいた御意見としてNo.1からNo.6までを、別紙資料として資料4の別紙1にまとめておりますので、こちらの資料で説明させていただきたいと思います。

こちらの資料ですけれども、環境影響評価書案の提出後に実施いたしました意見交換会と審査会でいただいた御意見、御指摘への対応状況を御説明させていただきたいと思います。

また、本事業で検討しております交通対策案について、先ほど資料3のほうで今回御説明すると申し上げましたとおり、現況の協議状況を御報告させていただきます。

まず、3ページ目ですけれども、現況調査日の妥当性について、御意見、御指摘をいただいたかと思えます。

検証に用いた調査日データが古いのではないかという御指摘だったかと思うのですが、最新で入手できたデータとの比較検証を行いました。

こちらのモノレールのデータですけれども、万博記念公園駅の乗降客数について、現況の調査期間である2022年10月から2023年9月までの1年間のデータと、最新で入手できました2024年10月から2025年9月までのデータを比較した結果です。

月ごとの増減にはやはり違いが見られるのですが、季節変動を含めた年間の推移傾向はおおむね同様となっていることがお分かりいただけるかと思えます。また、年間を通じた乗降客数の水準にも大きな乖離はなく、現況調査日のデータについて、妥当なものであるというふうに言えるかと考えております。

なお、一部の差異についてなんですけれども、万博記念公園の桜の開花時期の年ごとの違いですとか、2025年4月からは大阪・関西万博が開幕しております、こちらの開催影響によるものと考えられます。

4ページ目が自動車の交通のデータについてなんですけれども、警察トラカンの最新データを用いて、現況の調査期間と2024年10月から2025年9月の1年間、さらに最新のデータである2025年10月から2026年6月までのデータを入手できましたので、そちらとの比較をしております。

こちらのお示ししているグラフのとおり、月ごとの増減には差が見られるのですが、各年ともおおむね同程度の範囲の中で推移していることがお分かりいただけるかと思えます。特に現況調査期間であるオレンジの線と、最新データである緑の線については、年間水準はほぼ同程度となっております、現況調査日のデータについては、こちらについても妥当なものであるというふうに考えております。

続きまして、5ページ目、現況の渋滞についての御指摘をいただいております。

現時点でも交通の混雑が発生しているという旨の御指摘だったかと思うのですが、その点に関しましては、現況調査の段階で、事業者としても把握しております。そのため、本事業に起因する交通対策だけではなくて、万博記念公園エリア全体を視野に入れた自家用車交通のマネジメントが必要というふうに考えております。

それで、かねてより御説明してきました交通対策調整組織の具体的な運用について、詳細な検討を進めていければというふうに考えております。

なお、特に現況交通の課題となっている交通12、樫切山北交差点の渋滞に関しましては、さらなる交通対策案として御提案しておりますD-2案、樫切山交差点以北の2車線化の対策が有効であることが確認できておりますので、その実現に向けて関係機関との協議を継続してまいります。

続きまして、それに関連して、交通対策調整組織について、6ページ目に改めてお示しをしております。意見交換会のほうで、地域住民の皆様との関わりについて御指摘いただいたかと思うのですが、事業者としまして、交通関係機関への対策要請だけではなくて、地域住民の皆様へ適宜情報共有を行うということが重要だと考えております。図にお示ししているような体制を想定しながら、具体的な運用については、ほかの関係者様も多くいらっしゃいますので、詳細な検討を進めてまいりたいと考えております。

続きまして、7ページ目、生活道路への進入についてです。

意見交換会では、本事業の来場車両が周辺の生活道路へ流入することを懸念する御意見をいただいております。こちらは先ほど資料3の御説明の中でもあったかと思うのですが、敷地南側の生活道路に関しましては、本事業の利用特性、遠くからいらっしゃる方が多いということを踏まえますと、主要な来場経路となる可能性は極めて低く、本計画では、アクセス経路としては位置付けておりません。また、現時点では図にお示ししておりますように、誘導看板を設置しまして、生活道路の方へは誤って進入しないように誘導を行うことを考えております。さらに、開業後に交通上の課題が確認された場合には、交通管理者や道路管理者の方と協議をして、交通規制も含む追加の対策について検討してまいります。

なお、敷地の南側、生活道路の沿道には民間のコインパーキングがあることも確認しているのですが、これらの利用を事業者側で制限することは、実質的には困難というふうに考えております。そのため、来場者への事前周知ですとか経路誘導などによって、生活道路への進入抑制を図ってまいりたいと考えております。

続きまして、阪急山田駅までの徒歩経路についてです。山田駅方面への徒歩利用者を想定している中で、交差点部などの安全対策について、御質問をいただいたかと思います。

本経路の外周道路には、自転車の専用道路が整備されておりまして、基本的には、歩行者と自転車の動線は分離されているかと思います。その上で、歩行者については、原則として外周道路の内側の歩道を通行していただくように、交通誘導員などによって誘導するようにしてまいります。また、自転車との交錯が想定される交差点部分に関しまして、誘導員を配置することで安全な通行環境の確保を図ってまいります。

続きまして、次のページに関しましては、山田駅までの徒歩誘導計画をもう少し引いた状態でお示したものです。生活道路と交錯する箇所については、案内看板ですとか誘導員を配置しまして、安全性の確保と併せて、生活道路に進入しないように防止を行うこととしております。詳細につきましては関係機関との協議中なのですが、基本的な考え方としましては、これの前のページで御説明

したように、安全の確保と適切な経路誘導を実施することとしております。

続きまして、現在の各交通対策案の協議状況について御説明いたします。

まず、モノレールの増便についてなんですけれども、大阪モノレールさんと協議を行いまして、おおむね増便について了承を得ております。ただ、具体的な増便計画については、集客計画を踏まえて、関係者間で事前協議を行い決定することというふうになっております。

次に、阪急山田駅までの歩行者経路に関しては、茨木土木事務所さんと協議を実施しております。一部側溝については、利用者の安全確保のために茨木土木にて蓋置きを実施しており、経路計画についてもおおむね合意を得ております。今後は、誘導表示などについて詳細な協議を行ってまいります。

続いて、交通対策調整組織についてですけれども、関係する大阪府、公園事務所、三井不動産、ガンバ大阪などと協議を行っており、おおむね了承を得ております。各事業者さんと具体的な検討をするために、今後、継続して対話を実施してまいります。

交通対策のA案からC案に関しては、吹田警察、茨木土木事務所、大阪府警本部と協議を行っており、おおむね了承を得ております。こちらのA案とB案に関しましては、後ほど図面でも御説明します。

そして、さらなる交通対策案であるD案についても協議を進めておりますが、D-1案については、信号設置による安全性の向上や渋滞緩和というメリットと、長時間信号待ちが発生するというデメリットの両面から検討を進めておりまして、D-2案については、先ほど御説明しましたとおり、渋滞に関する効果が期待されておりますので、実現に向けて継続して協議中です。

続いて、マップ上の経路検索のルート指定については、マップの配信事業者を確認しましたところ、警察から道路規制がない限り対応することはできないという御説明を受けましたので、かねてからの御説明のとおり、来場者への事前周知ですとか経路誘導による対策を進めてまいりたいと考えております。

続きまして、図面の御説明をさせていただきます。

交通対策A案の外周道路拡幅に関しましては、関係者協議を経て道路線形まで確定しております。詳細はこちらの図面に記載のとおりですが、道路構造令にのっとった設計としており、右折車線については、物理的に確保できる最大の長さを確保しております。

続いてB案に関しましても、関係者協議を経て道路線形まで確定しております。図面に記載のとおりですが、外周道路からの出入りの安全性などを踏まえて、南をイン、北をアウトとして確定いたしました。また、千里橋ルートについては園内道路扱いですけれども、道路構造令に準じた道路規格条件を設定して設計しております。

C案に関しましては、まだ関係者協議中ということで、継続協議を実施してまいりたいと考えております。

○株式会社オオバ

続きまして、資料4のNo.7からにつきまして、御説明をさせていただきます。

まず、No.7ですけれども、中央駐車場、それとファミリーマート裏の現在の駐輪場の移設についてというところで、先日の7月30日の審査会全体会でも御報告させていただきましたが、こちらの交通部会でも御報告させていただけたらというふうに思っております。

資料としましては、資料4の別紙2のほうを御準備しております。

こちらは大阪府で検討されているのですけれども、資料を大阪府より御提供いただいているというものになります。

用地①-aの工事期間中におきましては、公園利用者の利便性を確保するため、暫定の駐車場と代替の駐輪場を設置いたします。暫定の駐車場につきましては、用地①-b及び用地②への設置を予定しております。代替駐輪場は、万博記念公園の西口付近及び東口付近への設置を予定しております。

なお、万博記念公園駅の有料駐輪場については、工事期間中も引き続き利用可能であり、工事中につきましては、こちらの別紙2にございますとおり、まず中央駐車場を閉鎖したときは、この左側の図のようなところに、代替の暫定の駐車場を設けます。用地②敷地の工事が始まったら、右側の場所に暫定の駐車場を設けます。

先ほどの西口付近、それから、東口付近の代替駐輪場を設置するということですが、こちらの赤丸で囲っているところに、それぞれ200台程度確保するというので、計画、予定をしています。

次に、No.8の事後調査計画でございますけれども、こちらは資料4の別紙3を御覧いただけますでしょうか。

1枚目が、評価書案に記載しております事後調査内容の交通混雑と交通対策を抜粋したものでございます。

事後調査につきましては、交通に関しまして、交通混雑と交通対策を予定しており、交通混雑につきましては、自動車の交通量、それと渋滞・滞留、それと歩行者・自転車の通行量を調査する予定しております。調査地点につきましては、事業計画地内及び計画地周辺における施設関連車両の主要走行ルートの交差点などを予定しております。

時期としましては、I期事業の開業後ということで、アリーナの開業後、おおむね1年以内ぐらいを想定しており、調査ケースとしましては、通常の休日でアリーナのイベント開催時、それとスタジアムの休日試合日とアリーナのイベントが重なった日の2ケースで想定しております。

交通対策につきましては、様々な交通対策を行っていくわけでございますけれども、そちらの実施状況ですとか効果を確認するという目的で、公共交通機関利用の促進状況や、先ほどの生活道路への進入防止の状況、それと、交通ソフト対策ということで、交通対策調整組織の状況がどうなのか。それと、人流誘導の状況、ペDESTリアンデッキの安全対策の状況について、目視や関係者ヒアリングによって調査を実施する予定でございます。

具体的な内容につきましては、1枚めくっていただきまして、交通量等の調査につきましては、表1-1にございます調査地点で想定しております。基本的には、評価書案でシミュレーションを行った地点を考えており、その予測結果と、実際がどうかというところを検証していくという目的で考えております。

具体的な場所が、3ページに図面を入れていますが、これらの地点で予定しております。

1点、交通17、千里橋ルート of 出入口のところですが、こちらは現状の調査や予測をやっていないのですが、この千里橋ルートを何台ぐらい利用しているのか、入口で滞留が起きていないかといったところを確認するという目的で追加するよう考えております。

続きまして、No.9の歩行者通路のサービス水準についてですが、こちらは、評価書案に記載している内容に少し誤りがございましたので、評価書のほうで修正したいので、その御説明でございます。

別紙4になりますが、915ページと次のページ、917ページの赤字箇所が修正した箇所になって

おり、その内容が次のページに、交通部会でも出させていただきましたスライドを入れておりますが、右上に1、2、3とございまして、1枚目の、こちらはサービス水準を検証した通路を図示してございまして、通路のA、B、C、Dと4通路でサービス水準を計算しております。

こちらの1枚目の図の左側に通路Cと通路Dがございまして、アリーナ3,080人というのを赤字にしているのですけれども、アリーナから退場する人が、オレンジが歩行者ルートなのですが、通路Dを通ってくる人と、アリーナの北側から西側にかけて通ってくる2種類の通路があって、それぞれに発生自体はこの3,080人なんですけれども、それがそれぞれ等分ごとに分かれるという想定で設定のほうをしていました。

そうすると通路Cと通路Dのところは足し合わせたものにならないといけないのですけれども、それが1,540人のままで計算をしていましたので、修正を行っております。

結果として、その下に赤枠で表を囲っているのですけれども、もともとサービス水準、全ての断面がAだったのですけれども、断面Dにつきましては、サービス水準がBになってしまいます。

同様に、その下の2枚目の図面ですけれども、悪天候、キャリーケースを持っていたり、ベビーカー等、そういったものを考慮した場合ですけれども、一番下の表で、CとDがサービス水準Dとなっておりますが、こちらはもともとBだったのがDになってしまいます。

同様に、1枚裏をめくっていただきまして、サービス水準Aが維持できる場合の閾値について検証したものですけれども、Cについては、3人に1人が荷物を持ってもサービス水準Bを維持できる。Dにつきましては、5人に1人が荷物を持ってもサービス水準Bが維持できると修正をさせていただきました。

この修正を評価書案に反映させたものが、先ほどの915ページ、917ページの表の修正と、それに伴う文章の修正になっております。

○部会長

では、(3) 質疑応答に入ります。

まず初めに、オンラインで御参加のA委員からお願いできないでしょうか。

○A委員

いくつかありますが、最初、1、2点だけお尋ねしたいことがあります。

いろんなところで重要な役割を果たす交通対策の調整組織のことについてなんですけれども、資料4の別紙1の6ページのところで、こういったような組織を示していただいて、さらに10ページで協議の状況、その関係主体には同意いただいているというようなことになっているので、確実に前へ進んでいただければと思うのですけれども、実際のところ、既存の組織、年1回行っているものを、さらにプラスアルファ、今回の提案事業者さんも加わった上で月に1回開催というようなことになると、関係されるところにとってみると、かなり負担が大きくなるというようなことになると思います。それで、厳しい言い方になりますが、アリバイ的に会議自体を開催することは可能だと思うのですけれども、意味のある検討があって対策を具体化していこうと思うと、かなりどちらかが主導権を握るというような覚悟を持っていないと、動かないんじゃないかというふうに正直思います。

そのあたり、提案者さんが、うちがやっていくんだと言われるのか、そういうような形が見える組織にしたいです。そのあたりはどうお考えかということで、関連して、同じ組織において、渋滞対策とか、こういったような話、駐車場の利用をどう調整しましょうとか、一般的な話については、議題

になることは当然だろうと思うのですけれども、積極的なプライシングの話なんかに関しても、内容として踏み込んでいけるのかどうかということ。

さらにもう一つ、大阪府とか提案事業者という形で、さも一つの組織であるように書かれているわけですが、実態としては違いますよね。大阪府と言っても、道路管理者である茨木土木と、今回の事業をやられているところというのは、当然意思決定組織としては違うわけで、府であれば府の下の部分によって課も出てきて、どこが責任を持つというのが示されてないと、やはりよく分からない。提案事業者さんも、複数の事業者が合同でやられているわけで、どちらが責任を持たれるんでしょうかというようなところが疑問です。

2つと言いましたけれども、この交通対策調整組織に関することで一括して、ビジョンのことというのを1回で質問させていただきます。よろしくお願いします。

○三菱商事都市開発株式会社

専門的な要素があったので、コンサルである竹中工務店さんから、交通に関するお話をさせていただいたのですが、各項目の端々に、この交通対策調整組織というのが重要だというお話をさせていただいております。

我々事業者も、このエリアが、釈迦に説法かもしれませんが、我々の施設だけではなくて複数の集客施設があり、それらが連携してやっていくことが重要だという認識の下、このような御提案をさせていただいております。周辺事業者である三井さんとか、ガンバさん等については、この組織体制については了承をいただいております。

まず、現在は年1回開催されており我々もオブザーバーで参加しております。この年1回というところは、全体大きなところを会話されており、ある程度年数も経っているということもあって、渋滞対応とかモノレールの増便対策というのは、個別事業者間同士で行われると聞いております。

そこにまた新たに我々が入るわけですが、まずは各イベントがそれぞれありますので、月1回定期的に集まって、その辺の会話をさせていただくことで提案させていただいているのが、月1回開催の想定というところでございます。

あと、プライシングの話も、いろいろな課題が、我々が運営していくにあたって出てくると思いますし、指定管理者さんも今、様々なイベントをやられており、かつ、これからもイベントをやられるということでもありますので、そういったところも踏まえて、この組織機能を使って会話もしていくということを想定しております。

あと、誰が音頭を取るのかについては、我々としても重要と思っており、まだ具体的に今の段階で誰々が音頭を取るというところは、正直決まっていないというのが現状です。ただ、組織をスムーズに運営していくということになると、どなたかが頭に立って運営しないといけないというところは、我々自身も認識しており、これまでも各社さんと協議させていただいており、その協議を継続して、この組織が機能するような形で、具体協議を進めていきたいと思っております。

あと、最後に大阪府のお話がありましたけれども、当然ながら大阪府としても、おっしゃっていたように、府内いろんな組織がありますので、そういったところも含めて、まずは我々として大阪府と関与している、構成員の案のところに書いているのですけれども、大阪府さんとしても、万博記念公園、このエリアを所管している万博記念公園事務所というところが、まずその対策組織に入っていて、協議が多岐にわたるので、右のほうに各種交通関係機関というところに、道路管理者である茨木土木事務所も、この組織のほうから対策要請とか具体調整をするということが、大阪府の中でも、

別組織として調整・連携が必要になるというふうに認識しておりますので、これらを踏まえてこの組織表、体制表とさせていただきます。

OA委員

事情がいろいろありますし、今でも大変だろうと思うのですけれども、ただ、印象としては、いろんな対策が必要だろうという認識は持たれている。それがないと、全体が回らない。でも、それをやろうと思うと、調整組織、そこのやり取りがというか、お話を伺っていると、御自身たちで考えられるというよりは、対策調整組織のほうがちゃんと検討して、それに従ってやるかのように言われているように聞こえちゃうわけです。何か人任せのような感じがするので、もう少し、そのあたりは主体的な御判断を示していただきたいなど。

その下で、先ほど御回答いただいたように、本当にこのエリアの交通の問題というのは、別に今回の開発がかなりの程度関係するとはいえ、根本的な原因ではなくて、既に問題があるところに上乘せされるものが多いというふうに認識しております。

であるがゆえに、できることと、それから、提案者さんが自分の責任で確実にやるところと、さらに必要なところ。これも自分のところで解決できるものはちゃんとそれで書いていますよというふうにおっしゃられると思うのです。ただ、それプラスアルファという話になってきたときに、何か急に人任せになっているような感じのところが、そこが残念だなというふうな印象を持っています。

このあたりは、もう直接の回答は結構なんですけど、似たような話でもう1個だけ。

事後調査の内容なんですけれども、ただ、これも特に外周道路、住宅地区進入の話になってくるとニュアンスが違いますが、それにしても、基本的には道路管理者、交通管理者の問題で、キャパシティが不足しているからこういった事態になっているので、道路管理者側の責任だと思うのです。

イベントなんかをやっているときのことだからというので、提案者さんも見ておくべきとは思いますが、物理的には、道路管理者の話だろうと。その一方で、いろんな対策を打たれているときに、今回いろんな推測でやっているものが実態としてどうかというと、事後的に明らかにしていこうと思ったら、来場される人のパーソントリップ調査的な調査ですよ。ODとか、一体どんな人数でやって来ているのかといったような内面的な事実を究めないで、常に何かしら外形的に観測できるようなものだけで推測していても、特にプライシングのような対策につながっていかないと感じます。

ですから、事後調査の内容として、こういった集客施設で、それから、マーケティングの観点で、実際の集客力を上げる必要もあるかと思うのですけれども、集客力も上げるし、交通対策もやっていきましょうというお立場からしたときに、もう一步踏み込んだ来場者にアクセスするような事後調査というものをお考えいただけないものかなというふうに思います。

事後調査の考えについて、いかがでしょうか。

OAEG

御指摘いただきました、来場者特性をきちんと把握しないと効果的な対策が打てないということに関しては、御指摘のとおりかと思います。

今回、施設の特徴といたしまして、コンサートを中心に御利用いただくので、イベントごとに来場者の特性がそれぞれ変わってくると思っています。若年層を中心としたファンの方が多いイベントか、比較的年齢が高い方がお越しになるのかによって、御来場の手段というのも変わってくると思っています。

このあたり、イベントの特性を踏まえるということを含めて、来場者の方へのアンケートですとか、あとはイベントを主催される興行主の方に何か御協力をいただいて、属性を捉えていくということは検討していきたいと考えております。

OA委員

あと1点だけ追加で。その場合に、アリーナの来場者だけを捕まえても仕方がないと思うのです。自動車の分担率を5%に抑えていくということであれば、モノレールというのも、自分のところの主要な施設の一部と位置付けるべきで、モノレール利用者全体を押さえるというようなことが必要になってくる。

外周道路のいろんなところを全部調査しましょうと言っているぐらいだったら、モノレールの、自分のところには来ないような人であっても、利用者がどんなタイプなのかというのを押さえておかないと、駅全体のマネジメントということにつながらないというふうに思います。これはコメントということで回答は求めません。

O部会長

B委員、何かございますでしょうか。

OB委員

今の調整組織に関連してですけども、この地域はもともと公園があり、さらにスタジアムができ、さらに商業施設ができるということで、いろんな集客施設が次々と展開されているわけですけども、その中で、既存の例えば商業施設なんかでもそうなんですけども、その段階で、各事業者間の調整というのはかなりいつもテーマに挙がっていて、既に具体的にいろいろ動いているんじゃないかなと思うのですけども、それはどうなっているのかと。

その上に、新たに今回のアリーナの事業者が乗っかってくるという話なんですけども、まずそれが動いているのかどうなのか。その中で何か課題があるのか。これは、どちらかという、今回の事業者というより吹田市の行政のほう把握されていたら、御存じでしたら教えてほしいということです。

それから、関連しているんだと思うのですけど、資料4の一枚物のところに、現在の日本万国博覧会記念公園関係団体連絡会というのがあるんです。これは一体どういう組織なのか。初めて聞いたので、商業施設までの段階でつくられた組織なのか、それに乗っかってきたのかですね。

要は、さっきも言いましたように、この地域というのは非常に限られた中に公園があり、スタジアムができ、商業施設ができ、さらに今回のものができているということで、トータル的に環境影響という観点から考えた場合、エリアマネジメントみたいなやつが絶対必要だと思うのです。総量的にはどこまで受け入れることができるのか。それに関連してどれぐらい需要が発生し、そこからさらに環境影響がどれぐらい出てくるのかという、そういうかなり大きな課題を抱えていると思うので、単に事業者だけが対策調整組織をつくれれば、その中でうまく動くとはとても思えなくて、さっき話も出ていましたけれども、やはり全体的に、どこかで行政が指導あるいは介入、さらには調整、そういうものを何か誰かが見た形でやっていかないと、業者さんの中だけでうまく調整してねというようには、多分いかないと思います。

だから、そういうような形でないと、この手の対策調整組織は動かないと思うので、その辺はいかがでしょうか。これは吹田市と、それから、今回の事業者の両方に聞きたいと思うのですけれども。

○事務局（丸谷参事）

では、まず吹田市のほうから回答させていただきたいと思います。

資料4別紙1の6ページのところで、今、年1回開催されているという日本万国博覧会記念公園関係団体連絡会、これは先ほどおっしゃっていましたスタジアムと、三井さんのエキスポシティができたときの環境アセスメントの審査会のときに、たしか情報共有ですとか対策をしていくための会をつくるようにという附帯意見があって、その後にはできた組織だというふうに認識しております。

ただ、これは吹田市としてではなくて、ここに吹田市は今、入っていないんですけど、環境部としては、立ち上がりのときにはその会を見させていただいたということとかもあるんですけども、それ以降というところは、関わりを今のところ持っていません。

今、事業者さんは、この組織にオブザーバー的に入られているということですので、後ほど現状みたいなものを、この交通対策調整組織が必要だというふうに認識されたところも踏まえて、御見解を述べていただければと思っています。

今後につきましてなんですけれども、現状の市の考え方、行政の関わり方につきましては、やはり行政として、万博記念公園事務所としてではあるんですけども、大阪府が関わって、構成員案の中に入っている中では、ぜひ行政としての大阪府としての主導権の発揮というものは期待をしたいですし、求めていきたいというふうに考えているところです。

○三菱商事都市開発株式会社

繰り返しになるかもしれませんが、先ほど吹田市さんからお話ががあったように、やはりこのエリアでの連携は必要だということで、我々も、三井さんのらぽーとができたときと吹田スタジアムができたときに団体組織ができたというのを伺いしております。趣旨的には、連携が必要だというところが、過去からもそういったことがなされていたということで、それをうまく活用しようという思いの下、一つ情報共有という形で、メンバーを見ていただくとそう変わっていないのですけども、同じ組織体を活用するというところで、これまで会話させていただきました。

誰が音頭を取るかということについては、今の時点で決まってないので明確には申し上げられないですけども、機能しないとこのエリアの対策というところができないと思いますので、機能させるべく我々も各社さんにアプローチしていくというのが、今後、開業までの重要なミッションだと思っています。

先ほどA委員からもお話がありましたけれども、事業者の関与ということであれば、我々自身もここでアリーナ運営、商業運営、ホテル運営をやっていくということでいくと、交通対策というのは非常に大きな問題だと思っていますので、この組織を機能させるべく、構成員の一部である我々事業者としても、いろんな発信をしていしながら組織運営をしていくということが重要だと思っていますので、一緒にやっていくということを、これから具体協議していきたいと考えております。

OB委員

今の話に関連してなんですけれども、この後、事後調査についてもいくつか質問したいと思っているのですが、今おっしゃられた交通対策調整組織も含めて、今回の万博記念公園駅前周辺地区活性化事業に係る環境影響評価書案の中に、かなり、「検討する」とか、「協議する」だとか、「その結果を反映する」みたいなことで、結構そういう文章がいろいろ出てくるんですけども、特に今回の

交通対策調整組織に関しては、何を決めて、どういうアジェンダの下で、どういう動き方をしているかというのは、いつ頃分かるんでしょうか。

すなわち、事後調査的にそこで決められたことなのか、この審査会のほうに御報告はいただけるタイミングなんんでしょうか。

○株式会社竹中工務店

今回の交通対策で、A案からC案までは実施するという前提で、ここはもう確約できるかと思うのですがけれども、おっしゃったように、交通対策調整会議については、メンバーはほぼほぼ見えているのですが、これから開業に向けて、関係者と、こういったモニタリングや、対策の連携を行うかという具体の話について、これは時間をかけて、御調整が必要なのかなと思っております。

先ほどの御質問とも関連するのですが、今の団体連絡会というのが年に1回の開催ということで、実際、例えばガンバの試合のときにモノレールの増便要請をするというのは、それぞれの事業者が個別にやっていて、集客の重ね合わせとか対策の連携というのが全くできていなくて、そういう意味では、エリアマネジメントという形までは至っていないと思うのですよ。

そこをやはり調整するのが今回の対策の肝かなというふうに思っておりまして、少なくともアリーナが開業するときまでには、事後調査で御評価いただけるように、その対策の具体的な内容も詰めて実働しているという形かと思えます。

具体的に言いますと、特にモノレールの増便なんかについては、各事業者が年間のイベントスケジュールみたいなものが分かり、それがイベントの開催日に近づいてくると、それぞれ動員数がどれぐらいになるかというのが、数字で各事業者から出てくる形になりますので、それを踏まえて、モノレールの増便も含めた必要な対策を事前に打って行って、オープンした後に何かモノレールが非常に渋滞していたとか、車が大変だったとかいう課題を吸い上げて、PDCAでそれを回していくというような仕組みを考えておりますので、そういったことも含めて、開業後の事後調査で御審査いただけるかなというふうに考えてございます。

OB委員

分かりました。

○部会長

では、C委員、お願いします。

OC委員

先ほどから2人の委員からも、調整組織についていろいろお話がありました。私からも、まさにこれが今回の事業において非常に肝だと思しますので、もう少しお聞かせください。

今までの話で、役割というか、認識自体は私も理解するところですが、今回この交通という中の意味として、道路交通の渋滞あるいは安全性という部分と、モノレールを含めて公共交通での輸送、5%の分担率を達成するという、さらにもっと、5%に抑える、さらにもっと低めるということも視野に入っているということで、この交通の意味には、道路と、そして公共交通、2つの意味があるというふうに認識しました。

まず、その2つの意味をちゃんと含んでいるということを明記していただきたいというふうに、1点思

います。

その上でですが、従来、個別にやられていた対策を一本化するということで、非常に重要なこととなると思うのですけれども、結局、道路の容量とモノレールの輸送力、この2つが、かなりキーになってくる中で、この組織に、このモノレールさんあるいは道路事業者さんは入らなくていいのかということ、まず1点、お伺いさせてください。

いろいろ先ほどから質疑の中で、モノレールさんが、道路事業者さんがという話になって、結局、依頼をするという形であるのであれば、もう一緒に入っていて、もう1点加えると、モノレールさんも駅構内で結構かなりイベントを打ったりとか、集客施設の一つになりつつあると思うのです。モノレールを使ったイベント等もありますので、そういった観点でも、結局、調整組織として方針を決めて個別で調整するのか、あるいは初めから内側に入れておいたほうがいいのか。このあたりについて、もう1回考え方を、あるいは入れていく余地があるのかということをお聞かせください。

もう1点が、モノレールについて、増便の御対応は前向きに考えていただけるというような形でしたけれども、これまでの評価書案等も含めると、多分、この事業前は、年間せいぜい30日とか、その程度のイベント日だったと思うのです。今回アリーナさんが開業するとなると100日以上、結構な日数になるというふうに認識しているのですけれども、この量的なところで、モノレールさん、やっぱり人的リソースもあるものですから、増便することは可能だと思いますが、ただ、やはり彼らにもリソースがあるので、例えばもう100以上は無理ですという話なのか、いや、そのぐらいだったらいけるのか。どのぐらいの量まで増便できるかということ、これを協議しているようであれば、そのあたりも教えていただきたいですし、もしそこにアップパーがあるようであれば、また考えなければいけないというのがありますので、量的な部分でどこまで合意を得られているかという、2点目をお伺いさせてください。

○株式会社竹中工務店

まず、1点目の調整組織のメンバーに関しましては、今回の調整先というところで、モノレールさんとか警察、道路管理者というところを記載させていただいているのですけれども、実態の運用としては、これは月に1回とか、あと、2か月前にはモノレールに増便を要請しないと、それが御用意できないというふうに伺っていますので、実態としては本当に定常的に連絡調整を取っている関係という形になります。ただ、今、モノレールの駅の中のイベントというところまでは想定ができていなかったのですけれども、当然モノレールさんもイベントの実施者になることもありますので、これはこれから大阪府のほうと、モノレールさんのほうと、メンバーに入らせていただけるかどうかというところは持ち帰って検討させていただきます。

茨木土木事務所さんは、どちらかと言ったら道路の改良に関して話が出たときに関与するという形なので、日常的な関与は難しいかもわかりませんが、その部分は大阪府、万博公園事務所が代理で担っていただいて、必要に応じて茨木土木事務所さんのほうにはお話をするという形になるのかなと思っています。

2つ目の量的な話については、イベントの開催日数等は、当然御相談する段階でモノレール会社のほうにはお伝えはしております、そのイベントがある日、終日ずっとということではなくて、イベントの来場時、退場時の時間帯に限った話ということでは、今のところ、日数が多くなるからマンパワー的にこれはできない、到底やると言わないでくれというようなことは一切これまで出ておりませんし、そのあたりはこれからもう少し、ダイヤが決まった段階で、便数といいますか、千里方向は4分に1本とか、門真市方面は6分に1本、その間隔を守ればそこは十分対応可能だということで、御回答のほう

はいただいております。

OC委員

ありがとうございます。

○部会長

では、私のほうからも何点かあるのですが、まず、今出ています調整組織なんですけど、ここに地域住民との情報共有というのが書かれているのですが、例えば内容をウェブで公開したりするのとか、あとは住民の方との意見交換の仕組みを持っているのかどうか。そのあたりをまず教えてください。

○株式会社竹中工務店

先ほどPDCAと申し上げましたけども、実際に開業に向けた対策、また、イベントをした後のフォローアップというところを、何らかの形で住民の皆様に御説明をする責任もあるのかなというふうに思います。その頻度とか、どういった形で報告するかということについては、関係者様とこれから協議を進めてまいりたいと思います。

一部住民の皆様から、直接調整組織に入れないかみたいな御意見もあったのですが、この調整組織自体は、議題自体が、それぞれのイベントの計画の内容を持ち寄って必要な対策を相互に考えていくという趣旨でございますので、あくまでその中には住民の皆様が入るのではなく、ここで検討した内容というのを真摯に御報告していくという形でいいのではないかなというふうに思っております。

あと、住民の皆様にとっては、開業後に何かすごく著しい問題が生じたときに、どこに何を言えばいいのかというあたりが御懸念だと思いますので、そういった部分でも、この調整組織が窓口となって、各問題の吸い上げというところをさせていただくというようなイメージで、今回のフローは考えております。

○部会長

それとも若干関連するのですが、資料3のほうの住民の方の意見書への見解の部分なんですけど、例えばNo.10とか11とかあって、渋滞など深刻な問題が生じた場合はとかという条件があるんですけど、この深刻な問題かどうかというのが、誰がどのように判断する想定なんでしょうか。

○株式会社竹中工務店

これは個々の事象になるので、こういう状態だったら深刻かどうかとかいうのは、多分、住民の皆様にとっての感覚と、中でもやはりばらつきがあると思いますし、事業者の中でも捉え方はいろいろあると思うのですが、明らかにそういったクレームというか、問題点の提唱があった場合は、それに対して何らかの調査ないし対策を打っていくというようなことかなというふうに思っております。

C委員がおっしゃったとおり、モノレールだけでなく道路も大きな問題になっていると思いますので、それが大きな2つの柱だと思いますので、道路に関しては、今、既に出ている課題としましては、送迎車両の抑止や、生活道路への進入防止といったことが大きな渋滞以外での課題かと思っていますので、そういったことも含めて、調整組織のほうで課題の把握と対策の実施ということを検討していくというような形になります。

○部会長

意見が出た場合は、とりあえずは調整組織には全部上げるということなのですかね。

○株式会社竹中工務店

そうですね。上げることができると、住民の皆様にとってはですね。そういった形です。全てが全ての全体の調整組織に言うのがショートカットなのか、直接これは警察に言う話なのかとか、それはもう事象によっていろいろあるかと思いますが、全体で捉えるべき話については、この調整組織でお受け止めすることなのかなというふうに思っております。

○部会長

あともう1点が、資料3の15番の回答なんですけど、あおば通りは主要な来退場経路ではなく、その影響度は極めて低いと書いてあるんですけど、これは恐らく外周道路が渋滞しているときに、抜け道として使われる車両も多いのではないかと考えています。ですので、この施設関連車両ではないんですけど、事業の影響が低いというのが言えないんじゃないかと考えていますけど、いかがでしょうか。

○株式会社竹中工務店

低いと申し上げているのが、榎切山北交差点が一番のあおば通りの中でのポイントだと思うのですが、あそこでも、あそこで現況の交通量に対して、今回の開発交通量というのが最大でも3%ぐらいということで、台数にすると1サイクル1台とか2台の話になります。ですので、そういう意味では、そこに、近場からアリーナに来られる方というのは本当に少なく、入場時については、経路としては全く、主たる経路としては見ていないということで、問題ないのではないかとというのが、私どものほうの見解になっています。

ただ、退場時は、外周道路が混んだときに、逃げ道として公園、記念協会前交差点から南下して生活道路に入っていくというような御懸念、これはもっともだと思いますので、ここについては退場時、しっかり誘導員を立てて、看板だけじゃなくて、生活道路に入っていくように対策をしていくというような形なのかなと思います。

これ、いずれもアリーナのイベント開催時の話にはなりますけれども、このような形で考えております。

○部会長

では、A委員、ほかに質問があればお願いします。

○A委員

では、1点だけお願いします。

バリアフリーの関係で確認させていただきたいんですが、資料4の別紙1の8ページの図面を見ていて気になったんですけど、この8ページ、9ページの図面は山田駅までの徒歩経路という観点で示されているものなので、普通のテーマと異なる示し方をしているので誤解しているかもしれませんが、8ページのところを拝見すると、歩行者動線と自転車動線があって、これが基本的には互いにクロスしないようにできますと。この点は非常に結構かと思うのですが、万博記念公園駅から今回の開発地域内だけではなく、周辺にある商業施設、公園、スタジアムへの、ここは通過地点になるわ

けで、そこがちゃんとバリアフリー経路が確保されているかどうかというのが気になりました。

それで見えていったときに、特にあえて線を引いていないだけだという感じもありますが、万博記念公園から、スロープで歩行者専用道路を降りて、ニフレルとかららぼーとの入口、あるいは万博記念公園へ向かう中国道をオーバーパスする橋とか、そちらへの動線が、ちゃんと近いところに引いていない。それらに向けては、ぐるっと回るようにという形になっているのが気になることです。

そのあたりのことをもう少し意識していただいた動線経路という観点でやっていただきたいなど。そのときに、歩行者の動線を3通りに分けてお考えいただけないものかなと思います。3通りというのは、いわゆる健常者で、快適かつできれば短いほうがいいよというタイプ。2番目が、点字の誘導ブロックをフルスペックで設ける、いわゆるバリアフリー誘導。3番目が、車椅子及びベビーカーが通れるバリアフリー誘導。2番目と3番目の違いというのは、結局階段を許容できるかどうかという話になってくるわけですが、それでも。

それで、2番目、3番目もちゃんと確保した上で、この開発地を通して周辺の施設へもアクセスできるような形というのが好ましいというか、今のバリアフリーの考え方からしたらマストだと思います。そういったような観点でいったときに、肝心の質問としては、万博記念公園駅から、ららぼーとのほうへ向かう動線というのがすごく遠回りになっているように見えますけれども、これはその理解が正しいのか、単にこの図面の意図が違っただけであって、そんな心配は無用だというあたりをお答えいただければと思います。

○株式会社竹中工務店

御質問に端的にお答えする形で申し上げますと、今回御用意しているこの8ページの図面というのは、バリアフリー動線について記載したものではありませんので、それとはまた別で、バリアフリー動線については考えております。

こちらに関しましては、第3回だったと思うのですが、2025年11月に開催させていただきました交通部会でお示ししている資料の、別紙1の36ページ目で、バリアフリー動線として別途御説明した資料があるかなと思います。こちらに関しましては、既存のバリアフリー動線として、モノレール駅のほうからスロープを通過、あるいは既存のエレベーターを通過してエキスポシティ方面へ向かわれるバリアフリー動線というものがございます。

また、今回の資料でお示ししているバリアフリー、こちらでもバリアフリー動線になるのですが、こちらは新たに整備するバリアフリー動線として整備をしております。こちらには、バリアフリーのエレベーターも新設でデッキの上に整備をする予定としておりまして、既存のバリアフリー動線と、新たに整備するバリアフリー動線を設けることで、先ほど御指摘いただいたベビーカーですとか車椅子の方でも通行できるようなバリアフリー、それから最短経路で向かえるバリアフリー経路というところについても網羅できているかなというふうに考えております。

○OA委員

お答えいただいたのは、納得できます。お願いとしては、今回はバリアフリールートを全て示しているわけではないよということではございましたけれども、でも、山田駅までの徒歩経路というタイトルが付いていながら、右上のほうには公園東口駅とか周辺部への動線も引かれているわけで、やはり違和感が残りますということですので、図面として描くというのを御留意いただきたいです。それから、東側、南のほうですね。スタジアムの南のほうへのアクセス、これは、既存の南北に通っているデッキ

のような歩道のところに斜めに入ってきてというような形になっていますが、この通路は、最終的に最後、階段があって、実はバリアフリーではないというような指摘がつい先日、ある会議体で出ていて、今回、この辺、開発に絡んで手を入れられるようでしたら、御配慮いただけるとありがたいと思います。

最後は単純に、願います。

○株式会社竹中工務店

御指摘ありがとうございます。承知いたしました。

○部会長

では、B委員、ほかにございますでしょうか。

○OB委員

事後調査について質問です。資料4の別紙3の4ページ目です。公共交通機関の利用の促進状況ということで、量としては乗降客数というのはカウントされないんですか。交通量のほうは何か交通量カウントがされますけども、公共交通利用状況そのものの数値というのは出てくるんでしょうか。

それから、もう一つは、交通量測定をされるわけですが、これは時間帯別にやられるんですよ。技術的な要望なんですけども、そうすると、動的シミュレーションの妥当性とか精度なんかを見てみたい気がするので、交通シミュレーションの結果と、それから、実際に測られた交通量との比較評価をぜひしていただけたらと思います。いろんなところで動的交通シミュレーションが使われている時代になっていますので、一つの事例として、かなり妥当な結果が出ているのか、出ていないのか考慮していただけたらなと思います。

○株式会社竹中工務店

御指摘ありがとうございます。

まず、公共交通機関の利用の事後調査については、こちらの資料4の別紙3の4ページ目の一番上に書いておりますように、関係者ヒアリングを行うことによって、実際にモノレールに乘客された数、通過人員とか駅の乗降客数を含めて、詳しくその調査日についてデータをいただくことができますので、こちらについては問題ないかと思っております。

それと、動的シミュレーションとの事後の評価については、評価書案でお示した動的シミュレーションの中で、やはり渋滞長・滞留長というのが把握できたというのが一旦、シミュレーション上ですね、これが大きな話かと思っておりますので、交差点の流入の車両数と渋滞長・滞留長について、事後調査の中で調査をして、当初の予測評価との乖離というか、どこまで整合しているかというあたりは、事後で評価いただけるかなというふうに考えております。

○部会長

では、C委員、質問ございますでしょうか。

○OC委員

道路交通関連で数点聞かせてもらいます。

交通量調査、少し古い時点のものでしたが問題ないという説明だったんですけども、うがった見方をすると、道路の次のページ、4月の部分だと、これは10%ぐらい差異があるように見えます。これは多分、今年度は3月に開花のピークが来たのか、3月のほうにどちらかというピークが来ているということは、察すれば分かるんですけども、これはこれでいいんですけども、そうであれば、桜まつりの期間だけですかね。そこだけ抽出して、おおむね平年並み、あるいはせいぜい数%だというような形の見せ方は可能でしょうか。

これをお尋ねした理由は、シミュレーションのときの混雑日の中に、おそらくある程度混雑した日ということで、多分、桜まつりのその4月あたりのデータが入っているのですかね。私の認識が間違っていれば御指摘いただければと思うのですけれども、仮にそうであるとする、少し古い時点のデータを使ったときに過小評価になっているという、少なくとも今の4月だけを見ると、10%近く、そのように捉えられてもおかしくないということになりますので、その見せ方ですね。桜まつりの期間だけ取り出して、妥当であるというような見せ方ができるのであれば、そのようにしていただきたいというのが、まず1点目です。

もう1点が、D-1の対策についてです。こちら、協議を進めているということで、実現可否というのはいろいろあるかと思いますが。安全という価値をどれだけ重要視するかというところに落ち着くみたいな、そういうようなお話であったと思います。その安全の判断というのは、もちろん事業者さん、あるいは道路管理者さんとしても大事だと思うのですけれども、それ以上に多分、住民さんにとって最も重要な視点になるのかなと思います。

そういう意味では、D案が実施可能だという、事業者間で仮にそういう方向性になったときに、果たしてそのまま突き進んでいいのか。これは場合によっては、信号交差点を入れることによって、平常時というか、非混雑時においては、少し通過に時間がかかってしまうというようなメリット、デメリット双方あるものなので、ここの判断に関しては、事業者、団体というよりは、先ほどの住民さんの意思も踏まえなかなかな決定はしづらいのかなと思います。仮にこれが可能だということになったときに、これを進めるか否かという判断基準をどう定めていくのかという点について、もう1点お伺いさせていただきます。

最後、3点目なんですけども、中央駐車場ですね。工事期間中の中央駐車場の代替駐車場の案について、多分、初めて知らされたのというふうに認識しております。

これを拝見して気になったのが、今まで中央駐車場に入るときは、記念公園前の交差点の1個奥を多分、右折して入るような形だったと思うのですけれども、こちらを拝見すると、外周の内側のところについては、記念公園前を右折からも行けることになるのかと思います。外側のマンションの敷地については、外周から直接入るというようなことであろうと思うのですけれども、容量はともかくとして、経路がもし変わるとなると、交通に対する影響、あるいは加えて工事車両も出入りすることになると思うので、その工事期間中の道路交通への影響というのはどのように見積もられているのか。

今回、駐車場が出てきたことによって、ある程度読めるようになってきたと思いますので、そのあたりも含めて検討していただきたい。

以上、3点お願いいたします。

○株式会社竹中工務店

まず、1点目のD-1案に関して、こちらのほうは今、警察と協議をしている中で、やはりC委員がおっしゃったように、デメリットみたいなところもあって、通常時の信号で1回止まってしまうという不便さ

が住民の方々にやはり出てくるし、住民の方にとっても、四差路の近くに住んでいる方と、もう少し離れたところにいる方とでは意見が異なるのではないかなというふうに思いますので、どちらかというと、そういった課題があるので、なかなか信号新設、警察としては、積極的に設置は、簡単ではないということ、正直、コメントをいただいています。

ですので、やはり実施するには、一部の方の御意見というよりは、本当に総論とまでいくかどうか分かりませんが、おおむねその地域の住民、広い範囲の住民の方々が、これは絶対欲しいというところが、協議の後押しになるかなというふうに思いますので、現時点ではなかなか、事業者で勝手に決めて事業者で実施するという形にはならないのかなというふうに考えてございます。

あともう一つ、暫定駐車場①-bの動線計画については、今回外周道路から直接イン・アウトはさせるべきではないということで、①-aの敷地もそのような交通動線の計画になっているのですが、①-bに関しても、①-bの東側、導入路と書いていますけども、こちらのほうから千里橋ルートがある前提で、大半の車は北から来て、どうしても南から来る車は協会前交差点から右折で入ってくるといような、そういった動線計画になっておりますので、直接外周道路に入庫口があるという形ではございません。

これで御回答になっていきますでしょうか。

OC委員

1点目の交通調査のデータについてはいかがでしょう。

○株式会社竹中工務店

桜まつりの期間だけ抽出して再検証できないかということについては、データ自体は日交通量として入手しておりますので、検証できるかどうか確認させていただいて、また改めて審査会とかで御説明させていただければと思います。

OC委員

お願いします。

○部会長

では、私のほうから何点かあります。まず、別紙の4のところで修正資料を出していただいているのですが、そこでスタジアムから2万5,000人のケースで試算されているのですが、最近はこれよりも多いことが増えていると思いますので、そのあたりはどうかという点です。

あと、通路Aについて、この通路Aのほうが一リーナの退場とスタジアムからというのが、方向が逆になると思うのですが、問題なくさばけるのかどうか。

また、断面Cの先、外周道路を横断する横断歩道なんですけど、この1時間当たり3,205人というのが、本当にさばけるのかどうかですね。あとは信号待ちで滞留スペースが、どの程度になるのかというあたり。この横断歩道の部分のサービス水準も一度把握していただきたいというあたりです。

まずはその点についてお願いします。

○株式会社竹中工務店

スタジアムの人数が現況調査よりも増えているのではないかと、まず1点目の御指摘に関しま

しては、こちらはスタジアムの人数をしっかりと補正して、現況交通量として決めはしておりますが、25,000の日と35,000の日になったときにどうなるかという補正交通量で計算しておりますので、問題ないかと思います。

また、外周道路を横断する断面Cと断面Dの間の横断歩道について、信号待ちが発生するのではないかと思いますけれども、これは1時間の交通量として計算をしておりますが、①-a敷地のほうから一旦既に交差点を渡っていて、かなり離れた箇所であることと、一度に全員が通行するわけではないので、だんだんまばらになっていく箇所になるかなというふうに想定をしておりますので、こちらについても特に問題ないかなと思います。

また、先ほどの別紙1のほうでもお示しましたように、安全性の確保が必要になる部分に関しては、誘導員の配置なども検討しておりますので、そちらで対策していければというふうに考えております。

○部会長

これは横断歩道を渡るのが1時間当たり3,205人ということなんでしょうか。そうになったら、歩行者の青時間で本当にさばけるのかどうかは、確認されているのでしょうか。

○株式会社竹中工務店

具体的には確認はしていないので、数値としてお示しすることはできないので、検証させていただくようにいたします。ただ、先ほど御説明しましたのは、既に1回交差点を渡っているということで、全員が一度に向かってくるわけではなくて、だんだんまばらになってくる。1回既に交差点を渡ってまばらになってくる先の交差点だと、信号だということが御説明したかった内容です。記念協会前交差点を1回既に渡っているという意味です。

○部会長

記念協会前で1回渡るというのが、どここの部分ですかね。

○株式会社竹中工務店

アリーナから、今、北ルートと南の南西に抜けるルート、2つのルートで山田駅への誘導がかかっているということで、このオレンジのラインがそれを示しているのですけれども、アリーナを出たところは、確かに一気に出てくるので、非常に群衆が塊になっているのですけれども、記念協会前交差点のところで信号があって、ここで広場を設けており、通路で人がたまる形になろうかと思うのですけれども、そこで信号でさばける人数というのが、そこで途切れてきますよね。

それで一気に出てきた敷地内の群衆というのは、ここで分割される。さらに①-bは、これだけでもすごい結構距離があるのですけれども、歩いていくとどんどん、今のガンバさんの退場時もそうですが、人がだんだんまばらになってくるので、この通路Dのところの断面で見ると、相当その数字は少なくなっているんじゃないかなという予測はしているのですけれども、何分、じゃあ、どれだけ少なくなるのかというのができませんので、今回の検証では、その塊のまま検証した。その結果がこのDとかBであるというような形になっています。

○部会長

ぜひその信号の影響も踏まえて評価をお願いします。

○株式会社竹中工務店

承知しました。

○部会長

あともう1点が、先ほどC委員からもあったんですが、資料4の別紙1の、まず4ページのところで、これが月平均ということになっていますので、例えば混雑時の評価をするという目的でしたら、一日単位で最大の日の評価も考えられると思うのですが、そういう評価も行っていたきたいというのと、あと、これはトラカンデータなんですけど、どこの地点のデータなのでしょう。

○株式会社竹中工務店

御指摘ありがとうございます。最大日の交通量で比較するべきだという御指摘でしょうか。

○部会長

はい。その混雑日、混雑時の評価をしたいということでしたら、最大日のほうがいいんじゃないかなということです。

○株式会社竹中工務店

混雑時の評価をしたかったわけではなくて、今回の御指摘では、現況の調査日が古過ぎるのではないかと御指摘をいただいていたので、動向として問題ないということをお示しする資料になっております。

トラカンの計測値はどこなのかという御質問に関しましては、記念協会前交差点と中央駐車場出入口のほうにも信号があると思うのですが、この2つの信号の間の断面を取ったトラカンデータになっております。

○株式会社竹中工務店

先ほどのC委員の御質問と絡めていくと、もともと2023年時点の桜まつりの最大の入園者数はどうだったとか、モノレールのお客さんはどうだったとかというのとの、今回、直近の期間での最大値、それ同士の比較というのは追加でこれはできるのですが、そもそもこういう桜まつりで一番1年間の間でもピークというのは、車が動いていない状態だというふうに我々は認識していて、住民の皆様からもそういうお話を伺っておりますので、なかなかそれが混雑度とか需要率では評価が、数字が上がらない状態で、動的シミュレーションも、したがって、つくっていないんですね。車が止まっている状態のシミュレーションをつくっても意味がないので。

ですから、そういうのは年間のうちの限られた日数というか、2週間とかあると思うのですが、超特異日としての扱いということで、今回は試合が25,000人、それと補正で35,000人になった場合の数字ということでの予測評価というのをやっています。

桜まつりは動的シミュレーションをやっていないので、桜まつりでの補正した結果というのは、お示しできないという状況です。

○部会長

最近スタジアムのほうも、動員数が増えていると思いますので、そのあたりも。

○株式会社竹中工務店

スタジアムに関しては、35,000人の場合でも、今回のシミュレーションで問題がないということは検証した上で、シミュレーションを回しております。

○部会長

では、ほかにございますでしょうか。

○OC委員

一つだけ。事後調査のタイミングなんですけど。資料に全部目を通していないので把握し切れていないか分からないんですけども、アリーナ開業後1年後を目途にという記載がどこかにあったかと思えます。この時点でほかの工事がどの程度完了している計画なのか。事後の1年後というのがどういう状況なのかということをお伝えいただきたいです。

またこれはしつこく聞いて申し訳ないんですけども、①ーb敷地についてもいろいろ検討が進んでいるというふうに認識しております。何かそれとのタイミング、事後調査の実際に計測するタイミングの、その周辺の状況ですね。開発の完了がどうなっているのか、あるいは次の計画がどの程度まで動いているのか。その辺が関連するものですから、いつ実施するかによって、過小にも過大にも、あるいは妥当に評価するということにつながるとと思いますので、そのあたりのタイミングの設定について何か御意見とかお考えがあればお聞かせください。

○株式会社オオバ

調査の時期、アリーナ開業後と申し上げましたが、正確にはI期事業開業後になりますので、用地③のマンションができた後にやる想定でおります。

①ーbにつきましては、まだ計画や時期とか、そういったところが明確になっていないのですけれども、計画が明らかになったときには、調査の時期というのは、その時点で考えないといけないというふうには思っております。

ただ、一方で、あまりI期事業が開業した後、時間を置いてしまうのもよくないと思っておりますので、そういった意味でも、開業後1年目を想定しています。そのときに、①ーbの状況に応じて、前提条件というのをしっかり整理して、御報告したいというふうに思っております。

○部会長

私のほうからも、事後調査のところで、今回道路改良とかもいくつか行われますので、できれば交通事故の発生状況も調査していただきたいと思います。

○株式会社オオバ

それについても、可能な範囲で調査するようにはいたします。

○部会長

では、まだ御意見とかがあるものと思いますけど、お時間の都合もありますので、この辺で本件に関する第1回の審議を終了したいと思います。

冒頭に事務局から説明がありましたように、後日意見の集約があるとのことですので、ほかの意見につきましてはその際にお願いしたいと思います。

それでは、ほかに何かございませんか。

では、何もないうでしたら、本日の交通部会は終了したいと思います。長時間ありがとうございました。